



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 4 - 52. ÅRGANG

20. FEBRUAR 1952



Indhold:

Kontakten med afdelingerne ...	37
Nordisk nyt — Norge	38
Undervisningsjernbanevogn	39
Et revolutionært forslag	40
Ærespræmie til en forfatter, som er lokomotivfører	40
Over Nordsjælland til Jylland..	40
Ny lokomotivtype ved Statsbaner- ne	41
Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne	42
Verdens højstflyvende jernbane	43
Ny traktortype	44
Fra medlemskredsen	45
Fremgang for Tysk Jernbane- forbund	46
Hvor udbetales Statsanstaltens bonus?	46
Bryggeriet Stjernen 50 år	47
Under DLF	48
Nye adresser	48
Personalia	48
Medlemslisten	48
Statsbanepersonalets Sygekasse..	48
Byttelejlighed	48
•Olsen og Jensen•	48



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
Aage Hansen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Kontakten med afdelingerne

Der er nu hengået ca. $\frac{3}{4}$ år, siden vor ordinære kongres blev afholdt. Et i almindelighed kort tidsrum til det arbejde, der påhviler en organisations hovedledelse; men problemernes antal er mangfoldige, så selv på så kort tid er der opstået forhold, der kan betinge, at de ikke alene drøftes indenfor hovedbestyrelsen, men også ude i afdelingerne.

Vi kender godt alle det stadig tilbagevendende spørgsmål: Hvorledes ligger arbejdet indenfor hovedbestyrelsen? Et ikke ualmindeligt og for den sags skyld heller ikke unaturligt spørgsmål i en organisation som vor, der har sine medlemmer spredt over hele landet. Netop dette var en af bevæggrundene til, at man på den sidste kongres traf endelig beslutning om at indføre periodiske beretninger til vejledning for de lokale tillidsmænd. Der blev derfor også fra hovedledelsens side lagt meget stærkt vægt på, at disse beretninger blev så fyldestgørende som vel muligt, d. v. s., at deres indhold ikke alene omfattede samtlige generelle sagers behandling og den i denne forbindelse førte korrespondance med protokoller over møder og lign., men at beretningerne i opbygning virkelig blev den håndbog, det var tanken at skabe for vore tillidsmænd.

Men det er naturligvis ikke tilstrækkeligt, at der udsendes materiale af denne karakter, hvis der ikke i tilknytning hertil lægges vægt på det nødvendige i, at ledelserne i afdelingerne søger at tilegne sig den personlige opfattelse af den udvikling, en enkelt sag kan give udtryk for og tillige stiller det i relation til de almindelige herskende forhold og dermed hvilke forholdsregler, der bør træffes indenfor det lokale område. Indenfor hovedbestyrelsen er man godt klar over, at såvel som de nævnte beretninger er et værdifuldt materiale for tillidsmændene, stiller de tillige forøgede krav til de samme mennesker, netop fordi de nu får problemerne på nærmere hold i løbet af kongresperioden.

Der er til gengæld ingen tvivl om, at beretningerne har stor værdi, og når hertil kommer, at der dér foruden mellem 2 kongresser afholdes formandsmøde, kan det vist erkendes, at kontakten mellem vor hovedledelse og afdelingerne efterhånden er blevet så effektiv som overhovedet muligt.

*

Der er dog andre problemer end de generelle og mere omfattende såsom lønninger, tjenestetidsregler og lignende. Også rent lokalt opstår der spørgsmål, man ikke alene ønsker drøftet på generalforsamlinger og møder, men også gerne vil have forelagt en repræsentant fra hovedbestyrelsen. Selvom der pr. korrespondance kan udveksles meninger, gives retningslinier i forskellige sager eller træffes beslutninger, kan dagliglivet i mange tilfælde kræve en rask debat af emnerne på medlemsmøder, hvori hovedledelsen er repræsenteret. Ad denne vej aflastes kongresserne, og de eventuelle uoverensstemmelser og misforståelser kan afklares, men det er tillige en yderligere udbygning af kontakten mellem hovedbestyrelsen og afdelingerne — af betydning for begge parter. Denne side af forbindelsen mellem de to institutioner, der i et samlet hele er stammen i

Norge.

»Jernbanemanden« skriver:

Der blev stor diskussion i Stortinget forleden, da ordningen af samfærdselsmidlerne blev behandlet.

I diskussionen fremkom der fra alle partiers talere mange synspunkter og til dels kritik af forskellige ting i forbindelse med gennemførelsen af samfærdselslov. Men stort set kunne det fastslås, at der var tilfredshed med det arbejde, som hidtil er udført på dette vigtige felt.

For samfundet er det af største betydning at få en ordning af vore vigtigste kommunikationer — jernbane, skib og bil. Den indbyrdes konkurrence må ophøre.

Under diskussionen blev det oplyst, at i det kommende statsbudget er foreslået ca. 100 mill. kroner som statsubsidier for at dække underskudet i samfærdselssektoren.

Selv om man er fuldt opmærksom på, at der nok altid må bevilges penge fra statens side for at dække underskudet ved transporten til lands og til søs, må det være en opgave at få underskudet i samfærdselssektoren så lavt som muligt.

Her kommer spørgsmålet om en stærkere samordning af samfærdselsmidlerne ind. I de egne af landet som mangler jernbane, må samordningen naturligvis knyttes til båd og bil. Lige naturligt må det være, at der, hvor vi har jernbane, må denne danne udgangspunktet for afviklingen af transporten. Samfærdselsmidlerne må supplere hverandre, ikke bekæmpe hverandre.

Vi har ved forskellige anledninger gennem »Jernbanemanden« påpeget fejlagtige afgørelser, som samfærdselsnævnene har haft. Det gælder koncessionstildelinger til bilruiter, som kører indenfor jernbanens naturlige transportområder. Også dette spørgsmål kom frem under diskussionen i Stortinget.

— Efter vor mening skulle den førte diskussion om samfærdselsproblemerne danne et sikkert grundlag for at få den nødvendige samordning af samfærdselsmidlerne. At der er behov for en rationel samordning indenfor samfærdselssektoren er hævet over enhver tvivl.

vor organisation, er selvfølgelig ikke mindst af værdi for hovedbestyrelsen. Medens de periodiske beretninger alene giver udtryk for ledelsens arbejde, får denne til gengæld på medlemsmøderne et indblik i de bestående forhold ude i afdelingerne. Disse møder må derfor så vidt muligt ikke alene omfatte behandling af generelle problemer, men også — og i udtrakt grad — de mere lokale problemer.

Det er uhyre vanskeligt at indføre medlemsmøderne som en fast ordning og årlig tilbagevendende begivenhed. Men den nuværende organisationsplan, hvorefter der holdes kongres hvert andet år med et mellemliggende formandsmøde, siger det sig selv, at den nødvendige tid ikke nemt kan afses, når en rejse til samtlige afdelinger må påregnes at tage ca. en måned. Med den forholdsvis korte kongresperiode kan det tillige være et problem, på hvilket tidspunkt af året eller i perioden møderne bør afholdes. Dette er naturligvis også afhængig af, hvorledes arbejdet ligger på foreningens kontor, hvilke og hvor mange forhandlinger, der nødvendigvis må finde sted i de forskellige måneder. Skønt det er et almindeligt ønske hos alle såvel i hovedbestyrelsen som ude i afdelingerne at få medlemsmøder lagt ind i organisationsplanen efter tilsvarende retningslinier som for kongresser og formandsmøder, lader det sig nu engang ikke gøre med den nugældende plan. Hvorimod hovedbestyrelsen vil bestræbe sig for at få møderne indpasset, når forholdene tillader det.

*

På grundlag af de forholdsvis mange sager, der har været behandlet af hovedbestyrelsen siden den sidste kongres, og en del henvendelser om medlemsmøder fra forskellige afdelinger, vil foreningens formand besøge samtlige afdelinger i tiden fra den 3. marts til den 2. april.

Omend der i maj måned skal afholdes formandsmøde, og det derfor kan siges, at det valgte tidspunkt for møder i afdelingerne ikke er det aller gunstigste, er der imidlertid ikke mulighed for at ændre herved, ligesom møder på et tidligere tidspunkt heller ikke har kunnet gennemføres. Men de årlige generalforsamlinger, der normalt afholdes i løbet af januar måned, skulle være overstået, og de har temmelig sikkert — ud fra de retningslinier, der er trukket op — givet materiale til en videre debat. Mangt og meget presser sig på indenfor tjenestemandskredse, og de forskellige problemer har utvivlsomt affødt adskillige opfattelser af den nuværende situation og dermed emner til de kommende møder, der vil blive afholdt efter følgende plan:

Kalundborg 3. marts, Aarhus 4. marts, Frederikshavn 5. marts, Aalborg 6. marts, Randers 7. marts, Esbjerg 10. marts, Tønder 11. marts, Padborg 12. marts, Svendborg 13. marts, Nyborg 14. marts, Korsør 17. marts, Viborg 18. marts, Struer 19. marts, Herning 20. marts, Brande 21. marts, Odense 24. marts, Fredericia 25. marts, Slagelse 26. marts, Næstved 27. marts, Gedser 28. marts, Helsingør 31. marts, Roskilde 1. april og København 2. april.

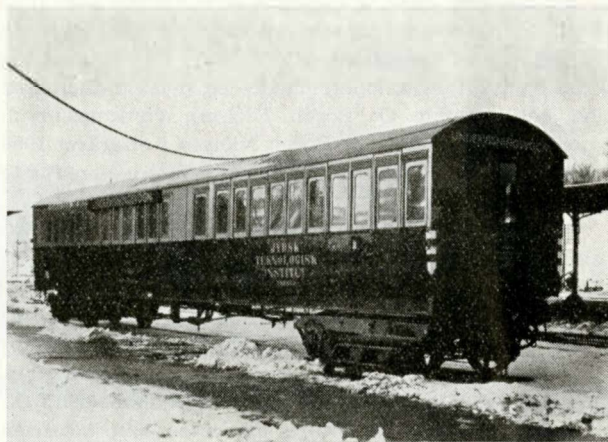
De nærmere enkeltheder om mødetider og -steder vil blive opslået på opholdsstuerne.

Undervisningsjernbanevogn

Nu er der for alvor sat hjul under Jydsk Teknologisk Institut's virke uden for Aarhus. Gennem et årstid har instituttet som bekendt klaret en del af sin ambulante undervisning og omskoling i Jylland-Fyen via *landevejen* ved hjælp af en stor undervisningsvogn, specialbygget og beregnet til at kobles efter en lastbil. Hertil kommer en kursusbil til transport af lettere undervisningsmateriale. Det hele kom rullende ud til eleverne. Princippet havde mange fordele, bl. a. fordi den uhyre spændte lokalesituation for værksteder og vanskelighederne ved at låne de nødvendige maskiner, der var egnede til undervisningsformål spillede ind. På basis af de allerede indvundne erfaringer er instituttet herefter gået et betydeligt skridt videre. I samarbejde med Statsbanernes 2. Distrikt har man nemlig ladet indrette et rullende undervisningsværksted med maskiner og det hele i en 17 m lang jernbanevogn. Herved kan man i øget omfang imødekomme de voksende krav udefra om ambulante undervisning med maskiner, der ellers kun anvendes på instituttet.

Det er såvidt vides første gang overhovedet, at en institution udenfor jernbaneselskabernes rækker har etableret et sådant rullende kursus via *skinnevejen*. Der er foreløbig tale om et halvtårigt forsøg, men det åbner vide perspektiver.

DSB's 2. Distrikt har med Generaldirektoratets godkendelse stillet sig meget forstående overfor dette usædvanlige forsøg ud fra den betragtning, at der her er tale om en samfundsvigtig opgave, som må have en statsinstitutions bevågenhed i en genopbygningstid, hvor dygtiggørelse og omskoling er af største betydning. Jydsk Teknologisk Institut skal betale for at have jernbanevognen kørende på DSB's skinnenet, og til formålet har man udpeget en solid bogievogn, så vel-tjent, at dens overdel ikke længere kunne anvendes som personvogn. Institutet har ladet den ombygge på



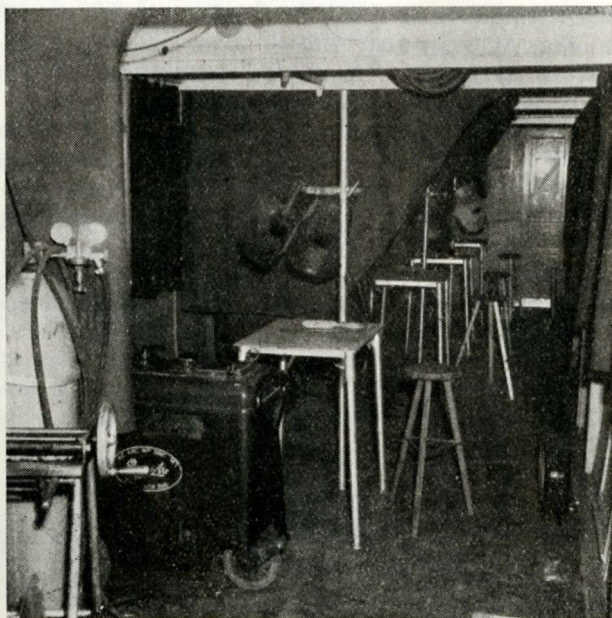
Statsbanernes Centralværksted i Aarhus. Hele indmaden er pillet ud, og udvendig er det rullende værksted og undervisningslokale forsynet med en iøjnefaldende blå farve og afmærkning, så eleverne let kan finde frem til, hvor den er oprangeret.

Jernbanevognen kan, hvad man netop har ønsket, medføre 10 tons undervisningsmateriel mod påhængsvognens 6 tons. Ved hjælp af særlige opspændingsordninger med donkrafte sikres i begge vogntyper, at de fintmærkende drejebænke kan arbejde med samme præcision som hjemme i Aarhus. Jernbanevognen rummer 4 svejsemaskiner til 8 elever ad gangen eller 8 drejebænke. Desuden er der et forkontor og et teori-lokale, hvor der kan vises film og lysbilleder. Ønskes det, kan undervisningen foregå til et insiterende musik-akkompagnement fra den installerede højttaler. Opvarmningen sker ved hjælp af 4 elektriske ovne, og der er både ind- og udvendig belysning. Ventilationsforholdene er de hidtil bedste, man har kunnet byde eleverne. Mange jernbanetekniske problemer er blevet undersøgt. Således er det ved en rundtur i Jylland-Fyen til de jernbanestationer, der kan være tale om, konstateret, at eleverne overalt kan komme til vognen uden at genere jernbanetrafikken. Kraftforsyningen sker ved hjælp af direkte tilslutning til de strømførende ledninger gennem et 150 m langt kabel mod påhængsvognens 50 m. Forbilledet for det rullende værksted har bl. a. været DSB's vogn til filmfremvisning og de norske statsbaners egen undervisningsvogn.

Jernbanevognen har allerede haft sin generalprøve i Randers og Skanderborg som rullende lysbue-svejseskole og skal nu videre til Horsens og Hadsten med et drejekursus efter at være præsenteret for embedsmænd fra DSB og jydsk håndværksorganisationer.

Forsøget i Randers skete i samarbejde med Smede- og Maskinarbejdernes Fagforening hvis kasserer formanden for Arbejdernes Fællesorganisation i Randers, udtaler: »Der var hos alle elever megen begejstring over denne fikse form for ambulant kursus. Det kneb ikke med pladsen, vi fik de svære undervisningsmaskiner kørt lige til byen, havde ikke besvær med at finde lokale. Efter min opfattelse er her fundet på noget nyt af værdi for dygtiggørelsen og omskolingen inden for faget«.

De rullende undervisningsvogne, der medfører arbejdsmaskiner, er en ny gren inden for den teknologiske undervisning herhjemme, der byder på øgede muligheder for at betjene håndværkere, industrien og



Interiør fra vognen.
Afdelingen for svejseskursus.

de faglige arbejdere. På instituttet i Aarhus skal man nu til at udarbejde hele køreplaner for den rullende afdeling for at koordinere alle ønsker. Der er kommet skred i udviklingen, siden smede- og maskinafdelingen med civilingeniør O. Borch Nielsen, værkmeister J. Lauritsen og faglærer H. Borch Nielsen i efteråret 1950 i Randers gjorde det muligt at gennemføre den første undervisning med medbragte maskiner.

Foruden drejning og svejsning kan der også i den kørende afdeling undervises ved hjælp af snedkerimaskiner. Det påtænkes videre at gennemføre traktorkursus for bl. a. smede for derigennem at hjælpe landbruget ved vedligeholdelsen og udnyttelsen af den store maskinpark, som mekaniseringen har gennemført. Gennem det rullende system udnyttes undervisningsmaskinerne bedre, de svære maskiner kan nå frem overalt, hvor man før måtte rejse til institutterne i København og Aarhus. Hertil kommer, at mange elever af økonomiske og beskæftigelsesmæssige grunde ikke kan afse tid eller penge til et kursus borte fra arbejdspladsen. Ja, nu kan man endog etablere aftenkursus, så det daglige arbejde ikke forsømmes.

Mens jernbanevognen altså dækker alle købstæder og større stationsbyer, hvor den kan placeres på et egnet spor nær kraftforsyningen, kan påhængsvognen nå frem alle steder og bringes i funktion, f. eks. ved siden af en transformatorstation. Instituttet kommer således i dobbelt forstand de mange i møde, som har brug for dets undervisning i ambulans skikkelse. Man håber herved at have ydet sit bidrag til støtte for dansk erhvervsliv og den danske produktion gennem dygtiggørelse af håndværkerne.

Et revolutionært forslag

I England har en regne-expert udregnet, at den nuværende metode med at løse billetter til bestemte strækninger er helt forfejlet og blot koster en masse unødvendige penge. Han foreslår derfor, at enhver person i England fremtidig ganske gratis skulle kunne køre, hvorhen han ville. Englænderne kunne let skaffe 5 sh pr. dag til det formål at køre med toget. Derved ville jernbanernes indtægter blive fordoblet. Samtidig kunne der spares 25 pct. personale, som ikke længere behøvedes til billetteringen. De kunne indsættes på andre steder. De tog, der kører i øjeblikket, kunne med lethed befordre 40 pct. flere passagerer, men desuden kunne det personale, der frigøres, sættes ind til betjening af endnu flere tog. Det praktiske resultat af denne fornyelse ville blive, at der muligvis i de første uger ville blive kørt meget mere med banen end hidtil. Men så ville trafikken igen antage de sædvanlige former. Folk må jo passe deres arbejde og kan ikke tillade sig at køre med toget blot for deres fornøjelses skyld.

Togpengene kunne indkræves gennem postvæsenet ganske som radiolicensen, og livet ville blive væsentligt lettere for de normale statsborgere.

Det mærkelige ved dette forslag er, at ledelsen af de engelske jernbaner har erklæret, at udregningen faktisk er korrekt.

Ærespræmie til en forfatter som er lokomotivfører

Den schweiziske lokomotivfører Emilio Geiler fik fornylig i Paris tildelt en ærespræmie af formanden for Unionen af franske forfattere, Pierre Descaves. Geiler er en kendt forfatter og har udsendt en bog »Gotthardt-Express 41 verschüttet«, der er oversat til 6 fremmede sprog, bl. a. italiensk. Denne italienske oversættelse har forfatteren selv besørget, da han bor i den italienske del af Schweiz og taler lige så godt italiensk som tysk. Geiler fortæller med stolthed, at han er af gammel lokomotivfører-familie, idet både hans bedstefader og oldefader har været jernbanefunktionærer i Schweiz.

Egentlig blev Geiler forfatter som følge af en tilfældighed. Generaldirektoratet for de schweiziske forbundbaner udskrev nemlig for 12 år siden en konkurrence. Under mottoet: »Min interessanteste oplevelse i tjenesten« skulle jernbanefolkene indsende en skildring af særlig karakteristiske episoder af deres tilværelse og arbejde. Emilio Geiler, der havde ført tog gennem St. Gotthardt mere end 500 gange, havde gjort bestandige notitser om sine iagttagelser, og disse udgjorde et værdifuldt grundlag for en bog om emnet. Han fik 1. præmie i konkurrencen og har siden ført en dobbelt-tilværelse: som forfatter og lokomotivfører. I 1941 udkom hans første bog, snart fulgte en anden, der fik titlen »Lokomotivfører Lombardi«. Geilers skildringer af lokomotivførernes oplevelser har været bragt i mange blade i Schweiz.

Over Nordsjælland til Jylland

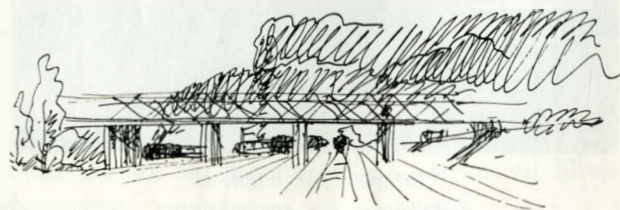
Efter forhandling mellem de interesserede parter vil der i sommeren 1952 forsøgsvis blive etableret en ny hurtig forbindelse mellem København og Nordjylland via Hundested—Grenaa i følgende plan daglig i tiden 18. maj—4. oktober:

Fra Aalborg 9,25; Hobro 10,15; Randers 10,42; Grenaa Havn 12,20; i Hundested 15,40; i Hillerød 16,40 og på Københavns Hovedbanegaard 17,41.

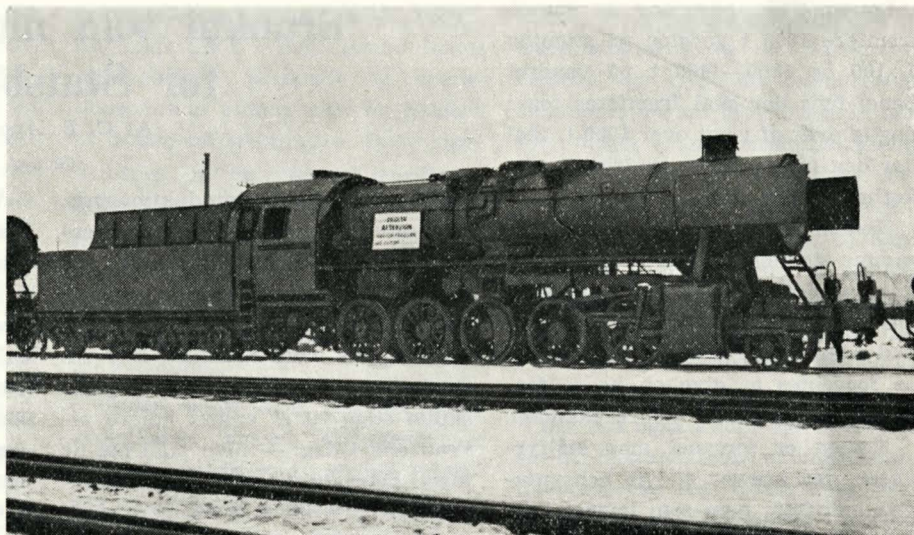
Fra København H. 6,18; fra Hillerød 7,15; fra Hundested 8,10; i Grenaa 11,30; i Randers 13,12; i Hobro 13,55 og i Aalborg 14,40. Dette tog får i Randers forbindelse med lyntog »Vendsyssel«, hvilket vil være af værdi for rejsende til nord for Aalborg.

Togene fører gennemgående vogne, kun med fællesklasse, mellem Aalborg og Grenaa henholdsvis mellem Hundested og København.

Der kræves ikke hurtigtogstillæg for benyttelsen af togene, og der vil blive ydet visse nedsættelser i billetpriserne, således at der opnås en for det rejsende publikum gunstig billetpris.



Ny lokomotivtype ved Statsbanerne



Som det sikkert vil være de fleste af »Dansk Lokomotiv Tidende«s læsere bekendt, har Statsbanerne fornylig købt 12 store godstogslokomotiver i Belgien, Lokomotiver, som vil betyde en værdifuld forøgelse af trækkekræften, der for de »store« lokomotivers vedkommende med den nuværende meget betydelige trafik er meget kneben.

Som bekendt er der for tiden hensat et ikke ringe antal af de mindre, ældre lokomotiver, i særlig grad sådanne, som kræver en omfattende reparation, herunder fyrkassefornyelse. Hensættelsen skyldes den stadig fremadskridende motorisering, der i høj grad fremskyndes ved de abnorme høje kulpriser. Statsbanerne har for så vidt lokomotiver nok, som man kan sætte i drift blot ved en reparation; men de er som bekendt, rent bortset fra deres reparationstilstand, ikke egnede til den svære godstrafik på hovedbanerne, og trods de høje kulpriser (der for store togs vedkommende dog ikke spiller den samme rolle som for de små's), har det været fordelagtigt for Stats-

banerne at foretage det nævnte indkøb, idet lokomotiverne, der er ret nye og i god stand, har kunnet erhverves for en i forhold til dagsprisen for et nybygget lokomotiv meget lav pris.

Lokomotiverne er byggede under krigen i Belgien under dette lands okkupation af tyskerne og bestemt for de tyske baner. Efter krigen forlangte belgierne lokomotiverne tilbageleverede, da de måtte betragtes som belgisk ejendom, men da en del af de stærkt trafikerede strækninger i Belgien er elektrificerede, havde dette land ikke selv brug for maskinerne og ønskede dem derfor solgt.

Maskinerne, der vil få litra-betegnelsen N og numre fra 201 og opefter, er af den tyske normaltype 50, d. v. s. et 5-koblet 2-cylindret godstogslokomotiv med et enkelt løbehjulssæt foran; tenderen er 4-akslet, med to 2-akslede bogier, jfr. iøvrigt hosstaende skitse.

Hoveddimensionerne m. m. er iøvrigt følgende:

Kedel:

Damptryk 15 atm.

Risteflade 3,9 m²

(E-mask. 3,6 m², H-mask. 2,62 m²)

Vandfordampende hedeflade 178 m²

(E-mask. 182 m², H-mask. 161 m²)

Overhederens hedeflade 64 m²

(E-mask. 68 m², H-mask. 55 m²)

Maskine: Udv. cylindre og styring.

Cylinderdiam. 600 mm

(H-mask. har 3 cyl. med

470 mm diam)

Slaglængde 660 mm

(H-mask. 670 mm)

Drivhjulsdiam. 1400 mm

(H-mask. 1400 mm)

Maksimalhastighed 70 km/t

Vægt af loko tjenstf. 87 t

(E-mask. 88 t, H-mask 80 t)

Adhæsiønsvægt tjenstf. 76 t

(E-mask. 54 t, H-mask. 68 t)

Vægt af tender ca. 59 t

(E-mask. 55 t, H-mask. 55 t)

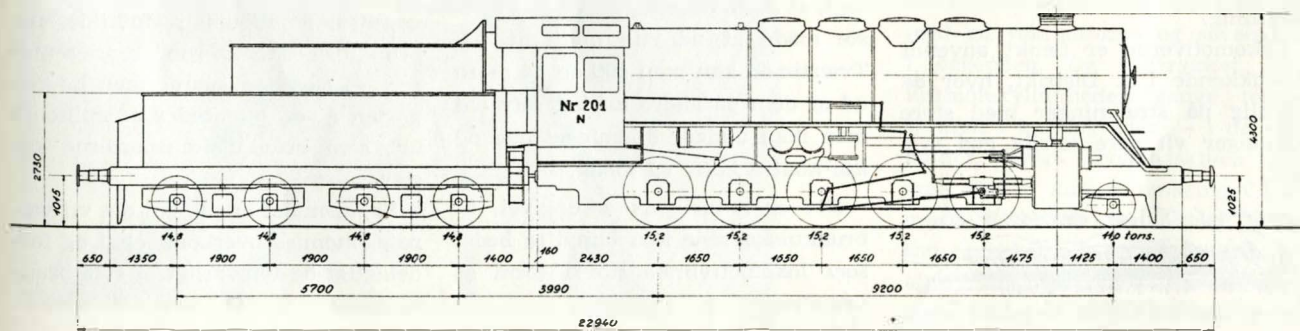
Kulbeholdning 7 t

(E-mask. 6,5 t, H-mask. 8 t)

Vandbeholdning 26 t

(E-mask. 25 t, H-mask. 27 t)

Længde af loko + tender 22,940 m.



Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne

Af C. E. Andersen.

(Sluttet)

Lokomotivet påregnes at kunne fremføre 1000 t godstog på stigning 1:100 og 1300—1400 t på vandret bane; hvis der skal fremføres tog i daglig drift af vægt over 1000 t, skal der dog foretages en ændring i sikkerhedsreglementet.

Kedlen er, som det ses, af omtrent samme størrelse som E-maskinernes, dog må den som følge af sin større risteflade og sit større fyrkasserum ved dampproduktion af alm. størrelse forventes at give en bedre forbrænding og derfor bedre økonomi.

Kedlen er forsynet med stålfyrkasse, der kræver en vis hensyntagen i driften, men som iøvrigt ikke forventes at ville give vanskeligheder efter indførelsen af de moderne vandbehandlingsmetoder.

De udvendigt liggende cylindre er udført efter de nyere principper med rigelige tværsnit i dampkanaler m. m., således at dampens gang gennem cylindren bliver så uhindret som muligt. Stempelgliderne, der trækkes af en almindelig Walschaert-Heusinger-styring, er 300 mm (H-mask. 220 mm) i diameter, er udført som omløbsglidere, dvs. at de under kørsel med lukket regulator giver omløb uden anvendelse af særligt omløbsrør, ligesom der ikke er monteret snøfteventiler på gliderkassen.

En nærmere beskrivelse af denne glider, dens virkemåde og betjening vil senere fremkomme. Smørepumpen til smøring af stempler og glidere m. m. er anbragt i førerhusets venstre side.

Lokomotiv og tender er afbremset (på alle hjul undtagen forløberen) ved hjælp af den almindelige Knorrtryklufsbremse. Endvidere er lokomotivet udstyret med et effektivt trykluftsandingssystem, idet der er sandrør for samtlige koblede hjul. Lokomotiverne er eller vil blive udstyret med elektrisk Turbo-dynamobelysning.

Lokomotiverne er tænkt anvendt udelukkende i 2. Distrikt, hvor de navnlig på strækninger med store stigninger vil gøre særlig god fyldest.



Brunkulskoksens produktionspris, altså selve fremstillingsomkostningerne, bliver rimeligvis højere end de importerede lokomotivkuls pris i danske havne og lagerpladser. Dette vil muligvis være tilfældet, selv om stenkullenes leveringspris i Danmark skulle stige til et endnu højere niveau end i dag. — Men man må da tage i betragtning, at brunkulskoksens høje pris nu ikke længere skyldes de store transportudgifter, men derimod udgifterne til drift og afskrivning af sviningsanlægene. Disse udgifter kan imidlertid reduceres, hvis man også gør noget ved biprodukterne, som nok kan brændes på stedet, men som efter yderligere forædling kan sælges og indbringe forholdsvis store beløb.

Endvidere må man tage i betragtning, at brunkulsbrændstofferne kan produceres inden for landets grænser og betales helt og holdent i dansk mønt, hvorimod stenkullene må importeres fra udlandet og i det væsentlige betales med fremmed valuta. Hvis man f. eks. producerer 500 000 t brunkulskoks om året, kan man spare 50 mill. kr. fremmedvaluta til kulimport fra udlandet. For dette beløb kan man købe andre ting i udlandet, som vi ellers ikke har valutamæssigt råd til at importere, og som vi ikke kan producere selv, i hvert fald ikke til de priser, som fremmede producenter forlanger. — For at illustrere, hvad det vil sige, kan nævnes, at man for det nævnte beløb kunne købe 1200—1500 store lukkede amerikanske godsvogne hvert år. — Dermed være naturligvis ikke sagt, at dette tilfældigvis er den bedste måde at udnytte midlerne på. Tværtimod kan man sikkert få mere ud af dem på andre måder, selv om man ikke undgår dilemmaet olie og kul kontra kaffe og tobak.

Det er naturligvis ikke givet, at brunkulskoksene kan udnyttes bedst som lokomotivbrændstof i form af briketter.

Det vil rimeligvis være mere fordelagtigt at male dem til støv og bruge dette materiale som brændstof i damplokomotiverne. Derved kan brændstoffet udnyttes bedre. Desuden opnår man da at kunne forøge lokomotivernes præstationsevne. De kan endvidere bruges flere timer pr. døgn. Personalet kan køre mere og lattes endda for fyringsarbejdet.

Også råtjæren fra brunkulssviningen kan bruges som lokomotivbrændstof. Eller man kan fyre dem med den del af tjæreprodukterne, der kan betegnes som brændselsolie i dette ords bedste betydning, og kan derved opnå en lang række fordele, bl. a. større kørselslængde for lokomotiver.

Det er mest tiltalende at nøjes med at brænde denne del af tjæren, efter fraskillelse af de mere værdifulde dele, såsom paraffin, paraffinolie, smøreolie, dieselolie, benzin osv. Det er jo ødselt at bruge disse værdifulde dele af tjæren som lokomotivbrændstof, når man har brug for dem til andre formål, og tilmed må indføre dem fra udlandet.

Allermest ødselt er det at brænde selve brunkullene uden forudgående fraktionering og forædling.

Der synes altså at være tekniske muligheder for at fyre lokomotiverne med brunkulsprodukter og for at udnytte brunkullene godt som jernbanedrivstof efter at have sviefraktioneret dem. Brunkullene kan i hvert fald udnyttes bedre end hidtil. Det betyder, at man kan spare en del af brændstofimporten fra udlandet eller spare på den ikke særlig store, men i virkeligheden meget værdifulde nationale råstofkilde, som brunkulsforekomsterne repræsenterer. — Desuden sparer man hovedparten af de hundreder af millioner kr., som brunkulstransporterne koster.

Spørgsmålet er nu, om det vil være økonomisk overkommeligt og fordelagtigt og forsvarligt at svie brunkullene?

Det må da straks fremhæves, at sviningsprocessen ikke er særlig kompliceret i princippet, og at de fornødne anlæg kan være ret små og enkle i praksis. Desuden vil arbejdet med at betjene dem ikke koste ret meget, i hvert fald ikke ret meget i sammenligning med de beløb, man nu giver ud alene til den unødvendige transport af de millioner af t vand, der er bundet i de uforædlede brunkul. Biprodukternes værdi må heller ikke undervurderes, især eftersom de ellers må indføres fra udlandet. Den beskæftigelsesmæssige, arbejdsinspirerende, nationaløkonomiske, handelspolitiske og militære betydning af brunkulssviningen må endnu en gang understreges.

Iøvrigt kan der henvises til, hvad man har præsteret i udlandet. — For mere end en menneskealder siden var Tyskland en verdensmagt, hvis stolthed var krigsflåden, som i

henseende til tonnage langt overgik Englands flåde i dag. Denne flådes sejldygtighed, slagkraft og operationsområde afhang helt og holdent af brændstofforsyningen. Både slagskibenes og de mindre overfladeskibes og undervandsbådenes kraftmaskiner måtte bruge flydende brændstoffer. Disse blev for den langt overvejende dels vedkommende udvundet af brunkul, ved sviningsprocesser.

Under sidste krig krævede både krigsflåden, hæren, luftvåbnet og vejtransportsystemet vældige mængder af flydende brændstoffer. Størstedelen heraf blev udvundet af faste brændstoffer, og ikke mindst brunkul. Denne gang brugte man ikke blot sviningsprocesser, men også kraknings- og synteliseringsprocesser, altså processer, der medførte kemiske omdannelser af naturstofferne. Formålet hermed var bl. a. at

opnå en anden mængdefordeling af slutprodukterne, så en større procentdel var flydende brændstoffer, smøreliefer m. m. Man byggede derfor meget store brændselsforædlingsanlæg. De var meget dyre. Men resultaterne stod i forhold hertil.

Sådanne opgaver magter vi næppe her i landet. Derimod er der god grund til at bygge små sviningsanlæg herhjemme. De koster kun lidt i forhold til olieboringer; og de giver altid olie m. m.

Der må også kunne bevilges penge til iværksættelse af forskningsundersøgelser og forsøg, når man betænker, at Danmarks samlede brunkuls- og tørveproduktion i 1952 kan ventes at ville overstige 6 mill. t, hvis pris på forbrugsstederne beløber sig til 400—500 mill. kr., og at der desuden kan ventes at blive importeret en lignende mængde brændstof fra udlandet, for en pris af 1200—1400 mill. kr.



Verdens højstflyvende jernbane

En jernbane med kravle fart i lyntogenes tidsalder

Dette billede af en mand, der med håndkraft trækker sig selv og sin skinnevogn gennem en snæver tunnelbane, fremkalder nok hos de fleste forestillinger om en minejernbane dybt under jordoverfladen. — Ikke desto mindre er det en højbane, i ordets bogstaveligste betydning. Dens maksimalhøjde er ca. 15 km over jordoverfladen, altså tre gange Mt. Blanc's højde.

Jernbanen er indbygget i verdens største flyvemaskine og forbinder dens førerkabine i kroppens forende med en rekreations- og sovekabine i bagenden. Da lufttrykket, altså luftmolekyltætheden gange temperaturen i kelvinggrader — i de store højder, hvori flyvemaskinen normalt flyver, kun er omkring 0,2 atm. indre overtryk — jfr. en dampkedel — og er derfor forbundet med

hinanden med et trykrør — jfr. et damprør — som man passerer bekvemt og hurtigt, fordi det rummer en jernbane, ganske vist kun en miniaturejernbane af samme kaliber som dem, man bruger på udstillinger og børneforlystelsesanlæg.

Jernbanen er 28 m lang. Men eftersom der allerede er bygget et par hundrede eller måske flere hundrede flyvemaskiner af den pagældende type, forefindes der mange km rørbane som den viste.

Man kan godt rejse jorden rundt på en enkelt tur, hvis man da har talmodighed til det, idet flyvemaskinen har så stor en aktionsradius, at den kan flyve fra et vilkårligt sted på jordkloden til det direkte modsatte sted, endda ad en hvilken som helst storcirkelbue, idet alle veje er lige lange.

Da jernbanen ikke desto mindre er en udpræget lokalbane, har man fundet det tilstrækkeligt at drive den med håndkraft.

Trods alt drejer det sig om verdens hurtigste jernbane, for så vidt som flyvemaskinen har en marchhastighed på 500—600 km i timen og en maksimalhastighed på 700—800 km i timen.

Flyvemaskinen drives af 6 stk. 28-cylindrede motorer, som hver udvikler 3800 effektive hk., altså tilsammen ca. 23 000 hk. Desuden er den udstyret med 4 reaktionsaggregater, som hver udvikler en trykkraft på henved 2½ t, altså tilsammen henved 10 t, eller nogenlunde som et R-lokomotivs trækraft ved starten. Ved 700 km i timen svarer det til



En af kæmpeflyvemaskinerne, hvori man må benytte jernbanen, når man efter dagens arbejde i rummene i forenden begiver sig til rekreations- og soverummene i bagenden.

Bemærk reaktionsaggregaterne under vingernes forside og motorpropel-aggregaterne bagtil. — Hver enkelt motor udvikler ca. 4000 hk.

Under propellerne ses en af de små og letbyggede maskiner, som vore forfædre betragtede som trafikteknikens største triumf.

Verdens mindste eller i hvert fald letteste videnskabeligt konstruerede flyvemaskine er til sammenligning så lille og let, at man bruger 2 pålimede spyfluer til at trække den.

næsten 30 000 hk. — Den totale maskininstallation overstiger 50 000 effektive hk., d. v. s. mere end alle DSB's 36 E-lokomotiver kan udvikle tilsammen ved gunstigste kørehastighed.

Flyvemaskinen, der i fuldtilastet tilstand vejer ca. 160 t på jorden, bæres af to dobbelthjulpar foruden et par støttehjul i forenden. Det første — noget lettere — eksemplar

af denne flyvemaskintype havde kun to bærehjul og følgelig godt 60 t hjultryk, altså 7 gange så stort hjultryk som H-maskinerne.

Men flyvemaskinerne skal jo heller ikke køre på jernbanerne. Tværtimod bærer den jernbaner, der formidler trafikforbindelserne inde i dem, når de drøner afsted mellem kontinenterne oppe i stratosfæren.

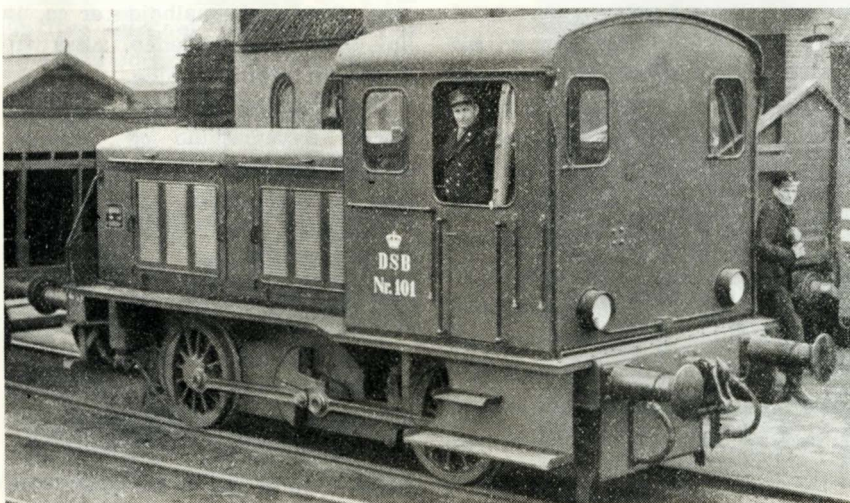
C. E. A.

Ny traktortype

Statsbanernes nyeste traktortype, hvoraf foreløbig er anskaffet 5 stk., er leveret af Ardetwerke i Osnabrück. Vægten er 28 t tjenstfærdig, akselafstand 3,2 m.

Motoren er en 5-cylindret firetaks dieselmotor, fabrikat MAN, på ca. 150 hk. Gearet er Ardetwerke's specielle gear, der er meget enkelt at betjene; der er ialt 5 gear, der svarer til hastighederne ca. 5, 10, 18, 30 og 60 km/t. Forsynet med trykluftbremse både til bremning af traktoren selv og til bremning af tog.

Foruden til rangerbrug kan traktoren anvendes til strækningskørsel, fortrinsvis til lokalgodstog.



Fra MEDLEMSKREDSSEN

Pristal! — eller hvad?

Når man læser nytårsudtalelserne af regeringens medlemmer, får man uvilkårligt det indtryk, at vor valutariske situation er i den skønneste orden. Det er utrolig, hvad regeringen har opnået i det korte tidsrum, den har virket for landets styrelse, — det er blevet sommer, og solen sender sine lægende sunde stråler ned over vort gamle hærgede Danmark. Hvis man ikke var lidt hårdfør, ville man blive sentimental og rørt til tårer over al den varme midt i den sure og triste vinter.

Stats- og finansministrene må undskylde, at tjenestemændene ikke er besjælede af den samme optimisme, thi det er temmelig dristigt at foregøgle befolkningen, at vi snart vil svømme i smør og honning, når ethvert tænkende menneske ved, at kreditstramningen og de knugende skatter fra sidste år langt fra er slået igennem endnu. Arbejdsløsheden stiger med rivende hast, mens fabriksmaskineriet går i tomgang og befolkningens levestandard undergår en sådan forværring, at der allerede er opstået problemer om, hvordan de øgede skattebyrder skal betales. Vi kommer her til sagens kerne, thi da der bevidst sigtes mod en stigende arbejdsløshed, skal man være noget blåøjet for ikke at se, hvad det vil indebære for lønmodtageren. Arbejdsløsheden vil blive brugt til at trykke lønningerne, mens de forskellige erhvervsgrupper uhammet får lov at udfolde sig.

Man ser, hvordan disse vise mænd vil prøve at pådutte befolkningen, at pristallet er roden til alt ondt, og at det derfor bør være lønmodtagerens samfundspligt at medvirke til hurtigst muligt at få afsagt en dødsdom over det formastelige pristal, som ødelægger samfundsøkonomien og i grunden aldrig har været til andet end ulejlighed.

Det var i det mindste denne opfattelse, Thorkil Kristensen gjorde gældende, da han forleden talte til en forsamling af tjenestemænd indenfor C. O. II om den nivellering af lønningerne, som har fundet sted siden lønningsloven af 1946.

Mon ikke det ville være på sin plads, at vi, som er så uforskammede at have en anden mening end den ovenfor skitserede, får lov til at henlede opmærksomheden på et par selvfølgeligelige kendsgerninger, som de velmenende ministre tilsyneladende ganske har overset.

Sagen er jo den, at inden pristallet bliver udregnet, har prisstigningerne allerede fundet sted, og de forskellige erhvervsgrupper har tilranet sig en uhyrlig fortjeneste på dem. Lønmodtageren vil derfor altid komme til at bære byrderne af prisstigningerne, før en lønregulering bliver aktuel. Sandheden er derfor, at vi aldrig får fuld dækning for prisstigningerne, thi i samme øjeblik, erhvervslivet gennem Statistisk Departement erfarer, at pristallet vil stige så og så mange point, bliver priser og avancer sat tilsvarende op. Skønt denne skævhed bliver vi altid udpumpet til sidste hvid af såvel gamle som nye skatter, bunden opsparing og andre geniale påfund, mens erhvervsgrupperne

også her har en særstilling, og tilsyneladende ikke har tilsvarende bekymringer og hovedsmerter m. h. t. skatteproblemerne.

Lønregulering efter en pristalsstigning må derfor approberes for, hvad den er — nemlig at eftervirkningerne af prisstigningen ikke skal blive alt for grell, og at byrdernes fordeling ikke skal blive altfor uretfærdig.

Hvilken opfindelse, der i påkommende tilfælde skal afløse pristallet, kan der kun gisnes om, men hverken arbejdere eller funktionærer er så naive, at de tror, det vil være til deres bedste. Vi har en lumsk mistanke om, at man tænker på at udskrive en ny omgang bunden opsparing for at opsuge lønstigningerne; noget *må* der jo gøres indtil pristallet kan begraves.

Vi må være opmærksom på dette forhold, og organisationerne må gøre alt, hvad der står i deres magt for at modarbejde disse tendenser, da vores i forvejen anspændte økonomi ellers vil blive så trykkende, at de ulykker, det vil afstedkomme, vil blive ganske uoverskuelige.

S. Juul Madsen, Kø.

Dein Verband ruft

Med disse ord som slogan (din organisation kalder) henvender S. E. V. (Schweizerische Eisenbahnerverband) = Schweiz' jernbaneforbund sig gennem en glimrende brochure til alle jernbanemænd i Schweiz og anmoder alle nyansatte, efter et grundigt studium heri, at tilslutte sig S. E. V.

I Schweiz er medlemsskab i faglig organisation ikke obligatorisk, men på trods heraf er jernbanemændene organiseret til 95 pct. heri.

Hvad er så S. E. V.?

Som navnet udtrykker omfatter organisationen alle jernbanefolk indenfor banerne, såvel håndværkere som remisearbejdere, såvel administrationspersonale som f. eks. loko- og togpersonale.

I lovene står grundfæstet bl. a.:

1. Som enhedsorganisation omfatter S. E. V. alle tjenestekategorier.
2. S. E. V. varetager medlemmernes fordringer og interesser af såvel social, tjenstlig eller faglig art.
3. S. E. V. er konfessionel neutral og politisk uafhængig.
S. E. V. tager ikke stilling til politiske sager.
4. For at gøre S. E. V. slagkraftig og bevægelig er den opdelt i 10 underforbund (kategorier). Disse omfatter følgende:
 1. Arbejderpersonalet forkortet til A. P. V.
 2. Vagtpersonale forkortet til W. P. V.
 3. Rangerpersonalet forkortet til R. P. V.
 4. Stationspersonalet forkortet til S. B. V.
 5. Togpersonalet forkortet til Z. B. V.
 6. Lokomotivpersonalet forkortet til V. L. P.
 7. Personalet ved sikkerhedstjenesten forkortet til V. A. S.
 8. Administrationspersonalet forkortet til V. P. V.

9. Værkstedsarbejderne forkortet til W. A. V.
10. Pers. ved privatbaner og dampskibsselskaber forkortet til V. P. D.
5. S. E. V. er en demokratisk organiseret forening. Øverste organ er urafstemning, næstøverste organ er kongressen. Kongressen er det forum, hvorfra jernbaneorganisationen årligt taler til medlemmerne og offentligheden. Kongressen er symbolet på solidariteten mellem alle kategorier af jernbanemænd.

S. E. V. udsender tre medlemsblade, et for tysktalende, et for fransktalende og et for italiensktalende medlemmer. Disse blades navne er i samme rækkefølge:

1. »Der Eisenbahner«, 2. »Le Cheminot«, 3. »Il Ferroviere«.

Alle blade er naturligvis gratis for medlemmer.

S. E. V. hjælper sine medlemmer mod følgerne af f. eks. sygdom, uheld, arbejdsløshed og død og endvidere i tilfælde af uforskyldt nød, og har derfor institutioner, der griber ind i sådanne tilfælde. Endvidere har foreningen sit eget forsikringselskab med en dækningskapital på 20 millioner fr. S. E. V.'s »sociale perle« er ferie- og rekreationshjemmene, hvoraf der er tre, nemlig

Grubisbalm ved Rigi, Brenscino ved Brissago og Sonloup ved Montreux.

Nødlidende og syge medlemmer kan her opnå gratis eller delvis gratis ophold i indtil fire uger.

S. E. V. henvender sig til en nyansat jernbanemand med følgende ord:

Unge jernbanemand!

Du har sikkert ikke kunnet undgå fra din første tjenestedag at mærke denne solidaritetens ånd, som præger ikke alene dine egne kolleger, men ligeledes alle arbejdere, ansatte og foresatte, på denne store trafikanstalt.

Du vil ikke stå uden for den store jernbanefamilie som en tilskuer, du vil være med til at håndhæve og varetage både dine tjenestekammeraters og dine egne retter og pligter.

Du har forpligtet dig til at være tro mod din tjeneste og dermed mod hele vort folk, du bør også blive et ivrigt og interesseret medlem af vor stolte enhedsorganisation.

Et medlem af styrelsen vil overrække dig en indmeldelsesformular til udfyldning og vil orientere dig om reglement og statutter i S. E. V. Du vil blive budt velkommen af dine kolleger, såvel de unge som de ældre, og ligeledes vil chefen på arbejdsstedet byde dig velkommen.

Gennem dit livs løbebane ved jernbanetjenesten vil du såvel i det daglige arbejde som i svære stunder mærke, at du i S. E. V. finder et stærkt moralsk og materielt rygstød.

Din hele tilværelse som jernbanemand og borger vil blive uddybet gennem dit tillidsfulde og glædelige medarbejderskab i det fremadstræbende værk: din faglige organisation.

S. E. V.

D. Bech Andersen,
Gb.

Fremgang for Tysk Jernbaneforbund

Ved valg af arbejderrepræsentanter til samarbejdsudvalgene, som fandt sted den 8.—9. november 1951, stemte ca. $\frac{2}{3}$ af alle tyske jernbanemænd på de kandidater, som støttedes af det ITF tilsluttede Tysk Jernbaneforbund.

Ifølge en pressemeddelelse, der udsendtes af Tysk Jernbaneforbund den 29. november, deltog 88,8 pct. af samtlige jernbanemænd i valget. Tysk Jernbaneforbund's kandidater fik 289 275 stemmer (73,8 pct.), medens Tysk Jernbanetjenestemænds- og Lokomotivmandsforbundets fælles liste kun fik 89 711 stemmer (22,9 pct.).

Valget kendetegnedes også af den forøgede tilslutning, Tysk Jernbaneforbund erhvervede i den britiske zone, hvor tidligere jernbanetjenestemand- og lokomotivmandsforbundet havde størst indflydelse.

Det ITF tilsluttede forbund førte sin valgkamp under parolen »Jernbanemænd stem for fuld medbestemmelsesret«, og i valgresultaterne ser man nu et bevis på, at majoriteten af jernbanemændene støttede forbundets krav om fuld deltagelse i Tyske Forbundsbaners trivsel.

ITF.

Hvor udbetales Statsanstaltens bonus?

Ved den forestående bonusudbetaling er det naturligvis af væsentlig interesse for de forsikrede at få at vide, ved hvilken af Statsanstaltens kasser bonus skal hæves.

Til oplysning anføres:

Som hovedregel gælder, at bonus skal hæves ved den kasse, hvortil man betaler sine præmier.

Er forsikringen pantsat i Statsfunktionærernes Låneforening, bliver bonus udbetalt til denne forening, som så ekspederer bonus videre.

I de andre tilfælde, hvor præmierne indbetales til Statsanstalten gennem indeholdelser i lønningen, sker anvisningen af bonus efter vedkommendes tjenestested, idet der herved forstås det sted, hvor den pågældende får sin løn anvist den 1. april 1952.

Har den forsikrede tjenestested i en by, hvor Statsanstalten har hovedagentur, anvises bonus ved dette kontor (i København ved hovedkassen).

Har den forsikrede tjenestested et sted, hvor Statsanstalten ikke har hovedagentur, vil bonus blive ekspederet gennem Statsanstaltens inspektør for det pågældende område. Ekspeditionen foregår på den måde, at inspektøren besøger den forsikrede efter forudgående skriftlig meddelelse fra inspektøren for afstempning af forsikringsdokumentet samt for at forevise anvisning på bonusbeløbet, og efter at denne anvisning af inspektøren er tilbagesendt hovedkontoret, bliver bonusbeløbet fremsendt direkte og portofrit.

For pensionister ved Statsbanerne, der får pensionen tilsendt, vil bonus blive anvist efter den pågældendes bopæl efter samme regler som ovenfor.

Bryggeriet Stjernen 50 år

Den 10. marts er det 50 år siden de københavnske arbejderorganisationer stiftede Bryggeriet *Stjernen*.

Tanken om egen bryggerivirksomhed havde dog allerede i begyndelsen af halvfemserne beskæftiget arbejderne tanker, men først i 1902 blev det muligt at realisere dem. Man havde da fået et favorabelt tilbud om forpagtning af et igangværende bryggeri, og i løbet af kort tid indbryggedes det første Stjerneøl.

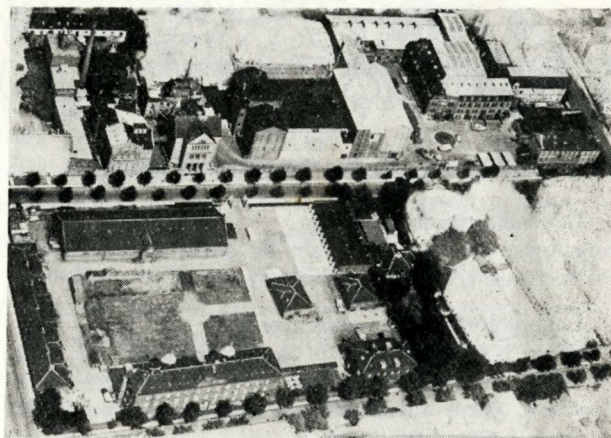
Som bestyrer for bryggeriet valgtes folketingsmand *Sigvald Olsen*, der med tro og tillid gik ind til sin nye gerning. Blandt Stjernens første ledelse herskede der en stor optimisme med hensyn til salget, idet man gik ud fra, at en hel del udgifter til propaganda kunne spares. Man regnede stærkt med, at der ville blive en enorm efterspørgsel, når først arbejderne vidste, at de selv ejede og drev et bryggeri. Det blev dog helt anderledes. Meget hurtigt måtte der sættes et stort propagandaarbejde i gang, ikke mindst på grund af den stærke konkurrence.

Men selv om de første år var svære, kunne ledelsen dog efter 5 års forløb benytte sig af forkøbsretten til at blive herre i eget hus. Med ukueligt mod og optimisme fortsattes arbejdet med at gøre Stjernen til et af landets største bryggerier. At det ikke var velset i bryggerikredse, dette, at arbejderne nu også selv havde taget øllet op til behandling, ses bedst derved, at der forelå et tilbud fra et stort københavnsk bryggeri om overtagelse af Stjernen. Tilbudet blev gentaget en halv snes år senere, men begge gange mødte det et bestemt nej.

Efter *Sigvald Olsens* død i 1919 valgtes som ny bestyrer redaktør *G. Chr. Olsen*, der siden starten havde haft sæde i bryggeriets ledelse. *G. Chr. Olsen* blev imidlertid kun beskåret at virke fire år for Stjernen, idet han afgik ved døden i 1923. Det blev herefter betroet hovedkasserer for De samvirkende Fagforbund, *Em. Svendsen*, at føre bryggeriet videre.

Det var under *Em. Svendsens* ledelse, Stjernen fik sit egentlige salgsgennembrud, der i løbet af få år medførte mere end en fordobling af omsætningen. Herved skabtes det økonomiske grundlag for en hårdt tiltrængt udvidelse og modernisering af det bestående anlæg, hvilket tog sin begyndelse i 1924 og standsedes af krigsudbrudet i 1939. Efter 1945 fortsattes det imidlertid, og for tiden er en bygning, der skal rumme en udvidelse af den helautomatiske aftapningsantalt, under opførelse.

I 1933 rykkede en ny generation ind i Stjernens direktion, idet *Peder Nørgaard* valgtes til underdirektør. Som tidligere omtalt havde den første ledelse håbet at spare en masse penge til propaganda, men det blev som



bekendt anderledes; og ved direktør *Nørgaards* tiltræden moderniseredes hele salgs- og reklamearbejdet på en afgørende måde.

Under besættelsen ansattes endvidere *Hans Hedtoft* som underdirektør. Der skete jo dengang dette, at besættelsesmagten krævede ham fjernet fra alt politisk liv. Da *Em. Svendsen* gik af ved årsskiftet 1944 grundet alder, overtog *Peder Nørgaard* den administrative ledelse. Efter befrielsen i maj 1945 fratrådte *Hans Hedtoft* sin stilling for at blive minister i befrielsesregeringen. Som ny meddirektør ansattes formanden for bryggeriets bestyrelse, *Viggo Christensen*.

Det storstilede udvidelsesprogram har foreløbig beløbet sig til 14 millioner kr., og overalt, hvor udenlandske patenter ikke har lagt hindringer i vejen, er der anvendt dansk arbejde.

Resultatet er blevet et såvel i teknisk som i arkitektonisk henseende tip top bryggeri, hvis hovedhjørnesten er: Malteri, kedel- og maskinhus, bryghus, store 5 etagers gær- og lagerkælderbygninger, aftapnings- og lagerbygninger, mineralvandsfabrik og administrationsbygning. Hvert år er der foretaget solide afskrivninger og der er henlagt betydelige beløb til bryggeriets reservefonds. Men desuden har Stjernen været i Stand til på utallige områder at yde økonomisk støtte til filantropiske og arbejdsmæssige formål. Særlig har arbejderbevægelsens oplysnings- og ungdomsarbejde haft Stjernens bevågenhed, men også andre områder har nydt godt af Stjernens overskud. I 1948 har bryggeriet således oprettet et studiefond for at give et forstærket indtryk af den interesse, det altid har næret for den opvoksende ungdom.

Som følge af Stjernens raske udvikling har alt maskinelt udstyr helt og fuldt holdt trit med de tekniske fremskridt, bryggeriindustrien har kunnet notere. Derfor er kvalitet og hygiejne også det fremherskende træk i bryggeriets produktionsprogram.

Der er ingen tvivl om, at den bedste gave Stjernen kan få ved jubilæet, er en stadig voksende forståelse blandt fagenes folk af Stjernens idé og formål.



NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Helsingør: Formandens navn og adresse rettes til: P. Torbensen, Gl. Banegaardsvej 11 A.

Lokomotivfyrbøder-afdelingerne:

Herning: Kassererens navn og adresse rettes til: S. A. O. Bigum, Nørre Allé 5, 1.

Roskilde: Formandens navn og adresse rettes til: Uffe Jensen, Skovbogade 39, 1.

Korsør: Formandens navn og adresse rettes til: T. B. Nielsen, Dyrehovedgaardsalle 7, 1.

Odense: Formandens navn og adresse rettes til: H. E. Rasmussen, Allegade 25.



Tildeling af hvervet som depotforstander efter ansøgning pr. 1-2-52 samme sted.

Lokomotivfører:

H. K. Pedersen, Kolding.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-2-52.

Lokomotivfører:

J. I. G. Sørensen, Brande, til Langaa.

Lokomotivfyrbøderne:

E. Christiansen, København Gb., til Helsingør.

H. C. Høding, Næstved, til Kalundborg.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-2-52.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

J. V. Hansen, Kalundborg, i Næstved.

C. V. Jensen, Kalundborg, i Gedser.

A. Gade, København Gb., i København Gb.

Rettelser.

Forfremmelse pr. 1-2-52.

Lokomotivfyrbøder til lokomotivfører:

A. Pedersen, Randers, er stationeret i Brande og ikke som anført i DLT nr. 3 i Viborg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-2-52.

Lokomotivfører:

G. L. Jensen, Padborg, er forflyttet til Viborg og ikke som anført i DLT nr. 3 til Langaa.

Afsked.

Lokomotivfører:

I. A. Kjeldsen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-4-52).

Dødsfald.

Lokomotivfører H. E. J. Laugesen, Helgoland, død den 2-2-52.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-1-52.
pens. lokomotivfører A. Helt, Stadion Alle 22, 3., Aarhus.
pens. lokomotivfører C. C. Møller, Aagade, Langaa.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 26-1-52.
pens. lokomotivfører M. H. Sørensen, Drachmannsvej, Fredericia.

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-2-52.
Pens. lokomotivfører C. F. Therkildsen, Fyensgade 79, Kolding.
Pens. lokomotivfører H. V. K. Agenholt, Sdr. Boulevard 100, 1., København V.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige ørelæger antaget doktor Hans Skouby, Nyborg.

Doktor Skouby afholder konsultation Nygade 2, konsultationstid kl. 12—14 (lørdag dog kun efter aftale).

Samtidig oplyses, at øjenlæge Hans Neerdm, Grenaa, er afgået ved døden.

Byttelejlighed

Odense — København.

1 vær. lejlighed m/kammer og centralvarme i Odense, husleje kr. 60,00 pr. md. m/varme, ønskes byttet med en anden lejlighed i København.

Politibetjent Evald Rasmussen,
Blekingegade 1, 3., S. — tlf. Amager 1235 x.



Hvorfor holder vi? Er der sket noget, Jensen? — Ja, jeg har s'gu tabt min pibe!